

# IAS

---

## NOS ECOLES DE FORMATION

---



Centre de Formation  
Ivoire Hélicoptère

Volta River Aviation  
Training Academy

# SOMMAIRE

*(cliquer sur un titre pour y accéder directement)*

## Présentation

- Notre politique de la formation au pilotage..... 3
- Les documents support de cours..... 4

## Position géographique

- Carte..... 5
- Accès aux centres de formation..... 5

## Moyens de formation

- La flotte école..... 6
- Hélicoptères disponibles  
pour réaliser une qualification de type..... 7

## Formations proposées

- Licence Pilote Privé Hélicoptère PPL(H)..... 8
- Licence Pilote Professionnel Hélicoptère CPL(H) Intégré..... 12
- Licence Pilote Professionnel Hélicoptère CPL(H) Modulaire..... 16
- Habilitation Vol de Nuit..... 20
- Qualification Instructeur Hélicoptère FI(H)..... 22
- Recyclage pour Instructeur Hélicoptère RECYCL. FI(H)..... 26
- Qualifications de type QT HEL..... 27
- Anglais – Préparation aux niveaux de compétence..... 29

# PRESENTATION

Ivoire Hélicoptère, installé en République de Côte d'Ivoire et Volta River Aviation qui est installé au Ghana disposent chacune d'une école de pilotage destinée à la formation des pilotes d'hélicoptères.

Le centre de formation d'Ivoire Hélicoptère est situé sur l'aéroport d'Abidjan et la Volta River Aviation Training Academy est implantée sur l'aérodrome de Takoradi, situé dans le sud-ouest du Ghana.

## Notre politique de la formation au pilotage

L'objectif des deux écoles est de répondre aux besoins de formation exprimés à titre privé ou public par la totalité des états du continent africain.

Notre ambition est d'offrir aux clients une formation optimale de qualité en respectant scrupuleusement les normes et la réglementation en matière de sécurité des vols.

Dans cet esprit, la majorité des formations proposées s'appuie intégralement sur le référentiel européen [JAR FCL 2](#).

A l'issue des cursus de formation, l'école délivre une licence ou une qualification conforme aux recommandations et aux exigences de l' [OACI](#).

Actuellement nous assurons des formations initiales de type [PPH-L](#), [CPL-H](#), [FI-H](#) et des formations complémentaires de type [QUALIF NUIT](#), [RECYCLAGE FI\(H\)](#) ou encore des qualifications sur un type d'appareil précis ([R22](#), [R44](#), [AL II](#) et [III](#), [ECUREUIL](#) et [DAUPHIN DE TYPE C](#) et [N](#))

Dans un avenir proche, nous envisageons, grâce aux possibilités offertes par les moyens de simulation, d'élargir notre savoir faire vers la [formation IFR](#).

Dans le but de satisfaire aussi bien un public francophone qu'anglophone, nous disposons d'une équipe pédagogique confirmée constituée d'instructeurs expérimentés, en mesure d'assurer une formation en langue anglaise ou française.

### Les documents support de cours

La bibliothèque documentaire utilisée pour la formation et mise à la disposition des élèves est disponible en langue française et anglaise.

- Les documents généraux, spécifiques à un domaine précis tel que la [JAR FCL 2](#) ou les Facteurs Humains ;
- Les éditions MERMOZ, pour la réglementation, les facteurs humains et tous les domaines liés à l'exploitation d'un hélicoptère ;
- Les éditions RALLETZ, pour la théorie élémentaire hélicoptère ;
- Les documents spécifiques à un type d'hélicoptère, tel que le guide du pilote Robinson R22.

# POSITION GEOGRAPHIQUE

## Carte



## Accès aux centres de formation

### Le centre de formation Ivoire Hélicoptère

Le centre de formation est situé dans la zone technique de l'aéroport d'Abidjan, dans les infrastructures des sociétés IAS (International Aircraft Services) et IH (Ivoire Hélicoptère).

### The Volta River Aviation Training Academy

Ce centre de formation est implanté sur l'aérodrome militaire de Takoradi. L'accès se fait par le portail d'entrée de la base de l'Air Force.

# MOYENS DE FORMATION

## La flotte école

### Robinson R22

Hélicoptère à piston américain, le **Robinson 22** est l'appareil le plus vendu dans le monde du marché civil.

Ses performances et son faible coût d'exploitation en font le leader incontesté de la formation privée et professionnelle. C'est également l'appareil le plus prisé des propriétaires privés d'hélicoptères.

### Robinson R44

Le **Robinson R44** est l'appareil le plus performant et le plus fiable de tous les hélicoptères 4 places équipés d'un moteur à piston.

Son confort sonore et vibratoire ainsi que la possibilité d'emport de bagages légers sont particulièrement appréciés par les utilisateurs.

### Alouette II

La réputation de cet hélicoptère mono turbine dans le domaine de la formation initiale est incontestable.

Utilisé par la plupart des pays européens et de nombreux pays sur le continent africain pour la formation des pilotes militaires et civils, il reste sans conteste une référence dans le domaine de l'apprentissage au pilotage.

## ❖ IL FAUT SAVOIR QUE...

---

*Les formations initiales peuvent également être réalisées à la demande des clients et après étude sur d'autres types d'hélicoptères.*

---

## Hélicoptères disponibles pour une qualification de type

### QT Alouette III

Hélicoptère robuste disposant d'une grande réserve de puissance et particulièrement prisé pour les missions de sauvetage dans les milieux difficiles comme les régions montagneuses ou désertiques.

Dans la version transport il permet l'emport de 1 pilote et 6 passagers. En version fret, il est possible de charger 750 kg

### QT Ecureuil AS 355 F

Hélicoptère monomoteur fiable, léger et polyvalent commercialisé partout dans le monde. La version de base est utilisée pour le transport et permet l'emport de 1 pilote et 5 passagers.

### QT Dauphin Séries 365 C et N

Hélicoptère bimoteur de classe moyenne dont la polyvalence permet une utilisation offshore et on shore.

La série C3 permet l'emport de 2 pilotes et 8 passagers.

Les séries N permettent l'emport de 2 pilotes et 10 à 12 passagers.

### ❖ IL FAUT SAVOIR QUE...

---

*D'autres qualifications de type hélicoptère peuvent être réalisées à la demande des clients et après étude de faisabilité.*

---

# FORMATIONS PROPOSEES

---

## LICENCE PILOTE PRIVE HELICOPTERE PPL(H)

---

### Objectif de formation

Ce stage de formation, bloqué ou adapté, a pour but de former des pilotes d'hélicoptères *ab-initio* et de les amener au niveau de compétence requis en vue d'obtenir la licence de pilote privé hélicoptère PPL (H).

### Conditions d'admission/obtention

- Avoir **16 ans révolus** pour le premier vol SOLO
- Avoir **17 ans révolus** avant de passer les épreuves pratiques
- Détenir un **certificat médical de classe 1 ou de classe 2** en cours de validité
- Avoir satisfait à l'examen théorique du pilote privé hélicoptère avant de passer les épreuves pratiques en vol
- Satisfaire à l'examen en vol à l'issue de la formation pratique (**1h30 de vol**)

### Composition du stage

Deux cours sont proposés pour effectuer le stage PPL(H).

#### Le stage bloqué réalisé en 6 semaines

Il comprend:

- une phase de formation théorique couplée avec la formation en vol,
- l'épreuve théorique qui est présentée en cours de stage,
- l'épreuve pratique du PPL(H).



## Le stage adapté réalisé en 50 journées de travail effectif

Il peut être structuré soit :

- par une phase initiale de formation théorique bloquée en **2 semaines (10 journées effectives)** visant à présenter les candidats à l'épreuve théorique du PPH. Cette phase est suivie d'une formation pratique en vol de **40 jours** réalisée sous forme de modules adaptés à la disponibilité des candidats (préparation du vol, briefing, débriefing et vol d'instruction ou vol en solo),
- par une phase plus longue mixant des modules de formation théorique et des modules de formation pratique en vol adaptés à la disponibilité des candidats (soit pour une journée effective : **2 cours théoriques** suivi de la préparation d'un vol si réalisable, du briefing, du débriefing et du vol d'instruction ou vol en solo).

### ❖ IL FAUT SAVOIR QUE...

---

*La formation adaptée doit être planifiée de façon à présenter le(s) candidat(s) à l'épreuve pratique en vol dans un délai maximum de 12 mois.*

---

### Formation théorique

Le cours théorique est composé de **50 heures effectives d'instruction**, incluant le travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur.

Ce cours porte sur :

- La réglementation
- Les connaissances générales de l'aéronef
- Les performances et la préparation du vol
- La performance humaine et ses limites
- La météorologie, la navigation

- Les procédures opérationnelles
- La mécanique du vol
- Les communications

## Formation pratique en vol

La formation en vol comprend au minimum 35 heures d'instruction, dont 10 heures sous supervision (ECDB/SPIC) auquel il faut ajouter 10 heures de vol en solo. 58 heures de cours pratiques de pilotage et de préparation des vols sont incluses au programme qui comprend :

**a** : Préparation du vol, calcul de masse et de centrage, visite pré-vol et mise en œuvre de l'hélicoptère

**b** : Manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions

**c** : Pilotage de l'hélicoptère au moyen de repères visuels extérieurs

**d** : Décollages, atterrissages, mises en vol stationnaire, rotations et posés

**e** : Procédures d'urgence, autorotation de base, panne simulée de moteur, résonance sol (causes/remèdes) si applicable au type d'hélicoptère

**f** : Vol latéral et arrière, rotation sur place

**g** : Identification et procédures de sortie de vortex

**h** : Autorotations complètes, atterrissages simulés moteur coupé, exercices d'atterrissages forcés. Pannes simulées d'équipement et procédures d'urgence s'appliquant aux dysfonctionnements de moteurs, de commandes et de circuits électriques ou hydrauliques

**i** : Virages serrés

**j** : Transitions, arrêts rapides, manœuvres sans vent, atterrissages et décollages en dévers

**k** : Opérations à puissance réduite et en zone exiguë, y compris opérations à partir de et vers des hélistructures non aménagées

**l** : Vol par seule référence aux instruments de base, avec exécution d'un virage de 180 degrés en palier et récupération à partir de positions inhabituelles pour simuler l'entrée par inadvertance dans un nuage (cette formation peut être dispensée par un FI(H))

**m** : Vol de navigation à l'estime utilisant les repères visuels et les aides radio navigation lorsqu'elles sont utilisables

**n** : Vol au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures ATC

### Epreuves théoriques et pratique en vol

Les conditions et le contenu des épreuves sont fixés par l'autorité de l'aviation civile du pays concerné.

### Prise en compte de l'expérience antérieure

Les heures de vol accomplies par les titulaires de licences de pilote sur un avion, un planeur, un moto-planeur à moteur rétractable ou un moto-planeur dont le moteur ne permet pas le décollage sont prises en compte jusqu'à concurrence de 10% du temps de vol total en tant que pilote commandant de bord sur de tels aéronefs et dans la limite de 6 heures, en vue de la délivrance du PPL(H).

---

## LICENCE PILOTE PROFESSIONNEL HELICOPTERE CPL(H) INTEGRE

---

### Objectif de formation

Ce cours intégré a pour but de former des pilotes d'hélicoptères *ab-initio* et de les amener au niveau de compétence requis en vue d'obtenir la licence de pilote professionnel hélicoptère CPL (H).

### Conditions d'admission/obtention

- Avoir **18 ans révolus** avant de passer les épreuves pratiques
- Détenir un **certificat médical de classe 1** en cours de validité
- Avoir satisfait à l'examen théorique du pilote professionnel hélicoptère avant de passer les épreuves pratiques en vol
- Avoir suivi et terminé avec succès une formation intégrée comprenant **au minimum 135 heures de vol et 300 heures de formation théorique**
- Détenir une qualification de type de l'appareil utilisé pour passer les épreuves pratiques en vol
- Satisfaire à l'examen en vol à l'issue de la formation pratique (**1h30 de vol**)

### Composition du stage

Le stage peut être réalisé en **32 semaines** de travail effectif incluant :

- une phase théorique de **10 semaines** hors examen théorique,
- une phase pratique en vol de **22 semaines** hors examen pratique en vol.

La durée du stage est étroitement liée à la réussite des examens théoriques et des conditions météorologiques pour la partie pratique.

## Formation théorique

Le cours théorique est composé de **300 heures** effectives d'instruction, incluant le travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur, et autres moyens d'enseignement.

Ce cours porte sur les matières suivantes :

- la réglementation,
- les connaissances générales de l'aéronef,
- les performances et la préparation du vol,
- la performance humaine et ses limites,
- la météorologie et la navigation,
- les procédures opérationnelles,
- la mécanique du vol,
- les communications.

## Formation pratique en vol

La formation au vol comprend au moins **135 heures** incluant tous les contrôles de progression en vol ainsi que **300 heures** de préparation des vols.

Les heures d'instruction pratiques sont réparties de la façon suivante :

**a** : 100 heures d'instruction en double commande

**b** : 35 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant au moins 14 heures de vol de jour en solo, 1 heure de vol de nuit en solo et jusqu'à 20 heures de vol en qualité d'élève-pilote-commandant de bord (SPIC)

**c** : 10 heures en vol de navigation

**d** : 10 heures en vol de navigation en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 185 km (100NM) au cours

duquel un atterrissage complet sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ doit être effectué

**e** : 5 heures de vol sur hélicoptère accomplies de nuit et comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation, et 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit comprenant un décollage et un atterrissage

**f** : 10 heures d'instruction en vol aux instruments en double commande dont 5 heures au moins sur un hélicoptère

**g** : sur les 100 heures d'instruction en double commande : 90 heures d'instruction de vol à vue et 10 heures d'instruction de vol aux instruments

**h** : Vol de navigation à l'estime utilisant les repères visuels et les aides radio navigation lorsqu'elles sont utilisables

**i** : Vol au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures ATC

### **Epreuves théoriques et pratique en vol**

Les conditions et le contenu des épreuves sont fixés par l'autorité de l'aviation civile du pays concerné.

A l'issue de la formation pratique, le candidat est évalué par un examinateur officiel (désigné par l'Aviation Civile) au cours d'un vol d'une durée de 1 heure 30.

### **Prise en compte de l'expérience antérieure**

Un candidat peut être admis ab-initio ou comme titulaire d'un PPL(H) délivré conformément à l'Annexe 1 de l'OACI. Le stagiaire titulaire d'une licence de pilote privé hélicoptère PPL(H) peut obtenir une réduction de 50% des

heures de vol accomplies sur hélicoptère avant le cours jusqu'au maximum de :

- 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande
- 50 heures si une habilitation au vol de nuit (Hélicoptère) a été obtenue, dont 25 heures peuvent être de l'instruction en double commande.

Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat.

---

## LICENCE PILOTE PROFESSIONNEL HELICOPTERE CPL(H) MODULAIRE

---

### Objectif de formation

Ce cours modulaire a pour but de former des pilotes d'hélicoptères titulaire d'une licence de pilote privé hélicoptère et de les amener au niveau de compétence requis en vue d'obtenir la licence de pilote professionnel hélicoptère (CPL-H).

### Conditions d'admission/obtention

- Avoir **18 ans révolus** avant de passer les épreuves pratiques du CPL(H)
- Détenir un **certificat médical de classe 1** en cours de validité
- Détenir une **licence de pilote privé hélicoptère** en cours de validité
- Avoir satisfait à l'examen théorique du pilote professionnel hélicoptère avant de passer les épreuves pratiques en vol
- Détenir la qualification de type de l'hélicoptère utilisé dans le cadre du stage
- Avoir suivi et terminé avec succès une formation modulaire
- Satisfaire à l'examen en vol à l'issue de la formation pratique (**1h30 de vol**)

### Composition du stage

Le stage CPL(H) intégré peut être réalisé en **14 semaines** de travail effectif incluant :

- une phase théorique de **8 semaines** hors examen théorique,
- une phase pratique en vol de **6 semaines** hors examen pratique en vol.

La durée du stage est étroitement liée à la réussite des examens théoriques et des conditions météorologiques pour la partie pratique.



## Formation théorique

Le cours théorique est composé de 200 heures effectives d'instruction, incluant le travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur, et autres moyens d'enseignement.

Ce cours porte sur les matières suivantes :

- la réglementation,
- les connaissances générales de l'aéronef,
- les performances et la préparation du vol,
- la performance humaine et ses limites,
- la météorologie et la navigation,
- les procédures opérationnelles,
- la mécanique du vol,
- les communications.

## Formation pratique en vol

Selon l'expérience du pilote, les heures d'instruction pratiques sont réparties de la façon suivante :

Contenu de la formation	Qualification(s) détenue(s) par le pilote hélicoptère			
	Licence PPL(H) uniquement	Licence PPL(H) + Habilitation vol de nuit	Licence PPL(H) + IR(Avion) valide	Licence PPL(H) + IR (hélicoptère) valide
Evaluation entrée en stage	1 heure	1 heure	1 heure	1 heure
Vol à vue en double commande	20 heures	20 heures	20 heures	20 heures
Vol aux instruments	10 heures	10 heures	5 heures	dispensé

Vol de nuit	5 heures	dispensé	5 heures (si non titulaire habilitation vol de nuit)	5 heures (si non titulaire habilitation vol de nuit)
Total	36 heures	31 heures	31 heures	26 heures
Examen pratique en vol : 1 h 30				

### Epreuves théoriques et pratique en vol

Les conditions et le contenu des épreuves sont fixés par l'autorité de l'aviation civile du pays concerné.

A l'issue de la formation pratique, le candidat est évalué par un examinateur officiel (désigné par l'Aviation Civile) au cours d'un vol d'une durée de 1 heure 30.

### Prise en compte de l'expérience antérieure

Tout candidat à une licence CPL(H) non issu d'une formation au vol intégrée doit avoir effectué avant de se présenter aux épreuves pratiques en vol, au moins 185 heures de vol en tant que pilote sur un hélicoptère.

#### ❖ IL FAUT SAVOIR QUE...

---

*Sur le total des 185 heures :*

- *20 heures peuvent être remplacées par 20 heures effectuées sur avion en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote privé d'avion ;*
- *50 heures peuvent être remplacées par 50 heures effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote professionnel avion;*

- *10 heures peuvent être remplacées par 10 heures effectuées en tant que pilote commandant de bord sur moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé (TMG) ou sur planeurs.*
-

---

## HABILITATION VOL DE NUIT

---

### Objectif de formation

Acquérir une aptitude à exercer en vol de nuit. Cette formation concerne les pilotes détenteur d'une licence de type PPL(H).

### Conditions d'admission/obtention

- Détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité
- Détenir la licence de pilote de pilote privé hélicoptère valide
- Avoir la qualification de type de l'hélicoptère utilisé pour le stage
- A l'issue de la formation un certificat indiquant que la formation a été achevée de façon satisfaisante sera délivré par l'instructeur FI(H) ou le responsable pédagogique

### Composition du stage

La formation est d'une durée totale de 20 heures de cours. Elle est dégroupée de la façon suivante :

- une formation théorique de 5 heures minimum,
- une formation pratique de 15 heures minimum.

### Formation théorique

La formation théorique couvre les connaissances suivantes :

- les minimums VMC de nuit,
- les règles concernant le contrôle aérien de nuit et les installations disponibles,

- les règles concernant l'éclairage du sol, des pistes, de l'aire d'atterrissage, des obstacles de l'aérodrome,
- les feux de navigation de l'aéronef et les règles d'évitement,
- les aspects physiologiques de la vision de nuit et de l'orientation,
- les dangers de la désorientation de nuit,
- les dangers de la détérioration des conditions météorologiques de nuit,
- les systèmes et fonctions des instruments et les erreurs,
- l'éclairage des instruments et les systèmes d'éclairage de secours du cockpit,
- le tracé de la carte afin d'être utilisé sous l'éclairage du cockpit,
- les principes pratiques de navigation,
- les principes de radionavigation,
- le choix et l'utilisation de l'altitude de sécurité,
- les dangers des conditions givrantes, comment les éviter et en sortir.

### Formation pratique en vol

La formation pratique comprend au minimum 15 heures d'instruction en vol dont :

- 13 heures de vol en double commande,
- 2 heures de vol en solo.

Le candidat doit réaliser au minimum 5 circuits solos de nuit comprenant pour chaque circuit un atterrissage et un décollage.

Une partie des séances en vol en double commande vise à sensibiliser le candidat sur les positions inhabituelles avec seule référence aux instruments et les méthodes de récupération.

### Prise en compte de l'expérience antérieure

Le titulaire d'une licence PPL(H) postulant pour l'aptitude au vol de nuit doit avoir effectué au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère après la délivrance de sa licence, dont 60 heures en tant que Pilote Commandant de Bord (PCB) et 20 heures de navigation.

---

## QUALIFICATION INSTRUCTEUR HELICOPTERE FI(H)

---

### Objectif de formation

Ce cours a pour but de former des pilotes d'hélicoptères expérimentés aux techniques pédagogiques visant à dispenser un enseignement théorique et pratique du pilotage et de les amener au niveau de compétence requis en vue d'obtenir la qualification d'instructeur hélicoptère (FI-H).

### Conditions d'admission/obtention

Avant d'être autorisé à commencer une formation approuvée en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur FI(H), le candidat doit avoir :

- accompli au moins 250 heures de vol d'hélicoptère, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(H) ou CPL(H), ou 200 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(H)
- rempli les conditions de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence CPL(H)
- reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments,
- accompli au moins 20 heures de vol de navigation en tant que pilote commandant de bord
- subi avec succès une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol FI(H) autorisé à dispenser l'instruction, basée sur l'épreuve de contrôle de compétence, dans les six mois précédant le début de la formation. L'épreuve a pour objet de déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

Par ailleurs, il doit :

- Avoir 18 ans révolus avant de passer les épreuves pratiques du FI(H)
- Détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité

- Détenir la qualification de type de l'hélicoptère utilisé pour la formation

### Composition du stage

Le stage est réalisé en 6 semaines de travail effectif.

L'enseignement théorique et les séances en vol sont menés simultanément.

### Formation théorique

La formation théorique FI(H) comprend au minimum 125 heures, y compris les tests de progression.

Pour les pilotes détenant ou ayant détenu une qualification FI(A), 75 heures sont prises en compte dans le décompte des 125 heures nécessaires pour la partie 1, "Pédagogie" de la formation FI(H).

Le contenu pédagogique de la formation théorique porte sur :

- le processus d'apprentissage,
- le processus d'enseignement,
- les philosophies de formation,
- les techniques d'instruction appliquées,
- évaluation et tests de l'élève,
- le développement d'un programme de formation,
- les performances humaines et limitations liées à l'instruction en vol,
- les dangers liés à la simulation des pannes et dysfonctionnements des systèmes sur un hélicoptère en vol,
- les dispositions administratives.

### Formation pratique en vol

La formation comprend au minimum 30 heures d'instruction en vol incluant tous les contrôles de progression en vol.

L'instruction dispensée en vol inclut les briefings longs et exercices en vol suivants :

- familiarisation avec l'hélicoptère,
- préparation avant le vol et actions après le vol,
- vol d'accoutumance,
- effets des commandes
- changements de puissance et d'assiette,
- vol en palier, en montée, en descente y compris en virages,
- autorotations,
- vol stationnaire et vol de translation dans l'effet de sol (DES),
- décollage et atterrissage,
- transitions du stationnaire à la montée (décollage) et de l'approche au stationnaire (atterrissage),
- circuit, approche, atterrissage et urgences associées,
- premier vol solo,
- les translations (latérale et arrière),
- virages sur place,
- stationnaire hors effet de sol (HES) et anneau vortex,
- atterrissages simulés sans moteur,
- autorotations évoluées,
- apprentissage des atterrissages forcés,
- virages serrés,
- transitions,
- arrêts rapides,
- navigation,
- décollages, atterrissages et transitions évoluées,
- posés en devers,
- vols à puissance limite,
- zones exigües.



## Epreuves théoriques et pratique en vol

Les conditions et le contenu des épreuves sont fixés par l'autorité de l'aviation civile du pays concerné.

A l'issue de la formation pratique, le candidat est évalué par un examinateur officiel (désigné par l'Aviation Civile) au cours d'un vol d'une durée de 1 heure 30.

## Prise en compte de l'expérience antérieure

Pour les pilotes détenant ou ayant détenu une qualification FI(A), 75 heures sont prises en compte dans le décompte des 125 heures de théorie.

---

## RECYCLAGE POUR INSTRUCTEUR HELICOPTERE RECYCL. FI(H)

---

### Objectif de formation

Ce stage a pour but de proroger la qualification des instructeurs hélicoptère. Le contenu de la formation vise à rafraîchir les connaissances sur les dernières évolutions de la réglementation, des facteurs humains, de la sécurité des vols et des techniques pédagogiques.

En fonction des besoins exprimés par les candidats, le séminaire de recyclage FI(H) propose 3 formations différentes :

A - Séminaire de recyclage (2 jours)

B - Contrôle de compétence (1 jour)

C - Séminaire de recyclage et contrôle de compétence (3 jours)

### Conditions d'admission/obtention

- Etre titulaire d'une qualification FI(H)
- Détenir un **certificat médical de classe 1 ou de classe 2** en cours de validité pour suivre les actions de formation B et C.

### Composition du stage

**FORMATION A** : le contenu des séances théoriques est variable et adapté à l'évolution des règlements et des méthodes pédagogiques.

**FORMATION B** : le contrôle de compétence est composé d'une partie théorique (briefing long et briefing court) et d'un vol de contrôle portant sur les compétences pédagogiques de l'instructeur (1 heure de vol).

**FORMATION C** : le séminaire complet vise à actualiser les connaissances théoriques et pédagogiques du candidat et à contrôler l'aptitude pédagogique de l'instructeur en vol (1 heure de vol).

---

## QUALIFICATION DE TYPE QT HEL

---

### Objectif de formation

Les stages proposés ont pour but de former un pilote d'hélicoptère au niveau de compétence nécessaire pour acquérir une qualification mono pilote monomoteur à piston ou turbine ou une qualification bimoteur.

### Conditions d'admission/obtention

- Détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité
- Détenir une licence de pilote privé ou professionnelle ou suivre un cours homologué PPL(H) ou CPL(H) intégré.

### Composition du stage

La durée et le contenu des stages dépendent de l'expérience du candidat et du type de qualification demandée. Nous proposons 6 types de formation :

- Délivrance d'une 1° ou 2° QT à piston
- Délivrance d'une 1° ou 2° QT monomoteur à turbine
- Délivrance d'une 1° ou 2° QT bimoteur
- Complément de connaissances théoriques et pratiques dans le cadre d'un cours de familiarisation ou de différence sur un type d'appareil
- Renouvellement ou prorogation d'une QT

### ❖ IL FAUT SAVOIR QUE...

---

*Dans le cadre de la formation PPL(H) et CPL(H) la qualification de type monomoteur mono turbine ou piston est intégrée dans le cursus de formation.*

---

TABLEAU RECAPITULATIF								
Formation + Contrôles	Option	R 22	R 44	SE 3130	SE 3160	AS 355	SA 365	
							Série C	Série N
Théorique (Cours, révisions, travaux dirigés et personnels + contrôle théorique)	1° QT	15 h	15 h	25 h	25 h	30 h	30 h	30 h
	2° QT	10 h	10 h	18 h	18 h	30 h	30 h	30 h
Formation en vol + Contrôle en vol	1° QT	5 h	5 h	4 h	5 h	7 h	10 h	10 h
	2° QT	3 h	3 h	3 h	3 h	5 h	7 h	7 h
Durée de la formation	1° QT	5 jours	5 jours	5 jours	5 jours	10 jours	15 jours	
	2° QT	3 jours	3 jours	3 jours	3 jours	5 jours	10 jours	

---

## ANGLAIS – PREPARATION AUX NIVEAUX DE COMPETENCE

---

L'OACI a adopté le 5 mars 2003, l'amendement n° 164 qui a introduit dans l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale des exigences nouvelles portant notamment sur les compétences linguistiques des membres d'équipage de conduite.

Cette exigence concerne tous les pilotes d'avion ou d'hélicoptère, professionnels ou non et définit une échelle d'évaluation et une durée de validité définies dans le temps pour les niveaux 4 et 5.

Niveaux	Validité
1 Préélémentaire	-
2 Elémentaire	-
3 Pré fonctionnel	-
4 Opérationnel	3 ans
5 Avancé	6 ans
6 Expert	Sans limite

Depuis le 5 mars 2008, le niveau 4 (*opérationnel*) est le minimum exigé pour les pilotes, y compris pour les pilotes titulaires d'une licence avant cette date.

La durée de validité de la compétence linguistique est fonction du niveau obtenu par le pilote lors d'un contrôle effectué par un examinateur désigné

L'évaluation initiale de compétence linguistique doit être passée dans un centre de l'aviation civile.

## Objectif de formation

Préparer les candidats aux épreuves d'évaluation en vue d'acquérir le niveau 4 (opérationnel).

## Conditions d'admission/obtention

Satisfaire à des tests d'évaluation d'entrée en formation correspondant au niveau 3 (pré-fonctionnel).

L'évaluation est basée sur le contenu du cours de niveau 3 de l'échelle d'évaluation de l'OACI.

CHAPITRE	DESCRIPTION
PRONONCIATION	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.
STRUCTURE	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.
VOCABULAIRE	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.

<b>AISANCE</b>	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.
<b>COMPREHENSION</b>	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.
<b>INTERACTIONS</b>	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.

A partir de cette évaluation, le professeur prépare un programme personnalisé préparant le candidat aux deux épreuves prévues, à savoir :

- une écoute de bande sonore,
- et une phase d'interview.

### Composition du stage

Le stage est composé de deux modules et adapté en fonction du niveau du candidat :

#### MODULE 1

- Anglais général
- Durée : 1 semaine
- 25 heures de cours (vocabulaire, grammaire, prononciation)

## MODULE 2

- Anglais aéronautique
- Durée : 2 semaines
- 50 heures de cours (vocabulaire, écoute de bande, interview, examen blanc)